

Ferrari Dino 206 GT 1968–69

NEVS-brevet **tisdag 24 september**
Föregående **måndag 23 september**

1. **Volvochefen om självkörande bilar: "Mer utmanande än vi trodde"**
2. **Trumps beslut: Kalifornien får inte ha strängare utsläppsregler**
3. **Hotet mot Audi: Fixa dieselfusket – på 10 dagar**
4. **Prov: BMW 330e är uppgraderad med längre räckvidd**
5. **Beviset: Nya BMW 4-serie får jättegrill**
6. **BMW 520d debuterar i höst som 48V-mildhybrid, sparar 0,3 l/100 km**
7. **Wiesmann återuppstår – ny bil klar 2020**
8. **Svenska priserna klara: Så mycket kostar Peugeots nya laddhybrider**
9. **Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé finns nu med 880 hästkrafter**
10. **Back to basic med Toyota Land Cruiser Namib**
11. **Så mycket snabbare än väst elektrifierar Kina sina bussar**
12. **Grattis Chevrolet Greenbrier!**
13. **Dieseldriven Tesla uppges ha slagit Porsches rekord på Nürburgring**
14. **Tesla har installerat Supercharger-laddare på Nürburgring**
15. **Här vann Ford kampen mot Ferrari**
16. **Tog ut ilskan på banan - och som han gjorde det**

1. Volvochefen om självkörande bilar: "Mer utmanande än vi trodde"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-18, 19:10

...och Håkan Samuelsson förklarar att Volvo inte ska "göra en Tesla" med Autopilotsystemet.



Biltillverkarna har lanserat flera system de senaste åren som ska göra körningen bekvämare och säkrare, som smartare adaptiva farthållare och autobromssystem.

Men när det gäller helt självkörande bilar, som kan transportera passagerare helt utan förarens hjälp, verkar biltillverkarnas optimistiska idéer har bromsats upp en aning.

Ett exempel är Ford, som insett hur dåligt väder som snö och regn kan påverka sensorerna, och som också berättat om hur självkörande bilar kan få en livstid på bara fyra år eftersom de körs mycket mer än "vanliga" bilar. Och BMW:s tidigare varumärkeschef har sagt att han inte tror på en BMW-modell utan ratt.



Volvo har kört igång flera projekt med självkörande bilar. Ett av dem är Drive Me, där två familjer skulle testa en delvis autonom XC90 på vägarna kring Göteborg.

Volvo har haft ett delat förhållande till självkörande bilar: utvecklingen har inte gått så snabbt som det var tänkt från början, av olika anledningar, och för varumärket hjälpte det heller inte att det var en Volvo XC90 som kraschade i USA och dödade en fotgängare med en Uberförare bakom ratten, även om Volvotekniken inte var skyldig till olyckan.

Nu erkänner Volvo Cars-chefen Håkan Samuelsson att självkörande bilar kan bli mer utmanande än väntat.

"När det kommer till självkörande bilar är det lite mer utmanande tekniskt än vi trodde från början. Men vi är fortfarande övertygade att nästa generation bilar ska ha en 'motorvägsassistent' som kan ta kontroll över bilen på motorväg", säger han i en intervju med Automotive News.

Han passar också på att rikta kritik mellan raderna till Tesla, som ofta hamnar i hetluften efter olika olyckor med märkets Autopilotsystem. Tesla får också kritik för att marknadsföra systemet på fel sätt – det uppfattas ofta som att bilen är helt självkörande i Teslas marknadsföring, även om ordvalen på exempelvis Teslas sajt har blivit bättre med åren.

"Vi kommer vara noga med att undvika lansera något som uppfattas som autonomt men inte är det, men där föraren blir imponerad av vad systemet kan göra och sedan överskattar systemets förmåga. Vi vill verkligen leverera något som är säkert eller ännu säkrare än intrycket du får. Det är på väg, först för motorvägskörning", säger Håkan Samuelsson.



"Självkörande bilar kommer bara hålla i fyra år"



BMW tror inte att helt självkörande bilar blir verklighet



Tesla borde backa och byta namn på Autopilot

NyTeknik

2. Trumps beslut: Kalifornien får inte ha strängare utsläppsregler

TT

2019-09-18 20:59

USA:s president Donald Trump har upphävt delstaten Kaliforniens rätt att sätta egna, tuffare, nivåer för hur mycket utsläpp fordon får göra.



San Francisco-Oakland Bay bridge.

Beskedet kommer efter att delstaten träffat ett avtal med två stora fordonstillverkare om att producera mer bränsleeffektiva bilar för USA-marknaden.

Trump skriver på Twitter att hans regering ”häver Kaliforniens federala dispenser om egna nivåer i syfte att producera mycket billigare bilar för konsumenterna, samtidigt som att bilarna blir rejält SÄKRARE”.

Trump hävdar också att beslutet kommer att innebära fler jobb och han skriver att det i själva verket är väldigt liten skillnad mellan Kaliforniens utsläppsnivåer och USA:s nya nationella nivåer.

Kaliforniens guvernör Gavin Newsom, som är demokrat, har redan tidigare sagt att han kommer att driva frågan vidare rättsligt och han har anklagat Trumpadministrationen för att ägna sig åt en ”politisk vendetta”.

TT

3. Hotet mot Audi: Fixa dieselfusket – på 10 dagar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-17, 11:02

Audis ingenjörer jobbar just nu med kniven mot strupen. De har tio dagar på sig att fixa fuskmjukvaran i V6- och V8-dieselmotorerna – annars väntar miljardböter.



Flera av Audis större dieselmotorer har fuskmjukvara installerad. Inom tio dagar måste Audi hitta ett sätt att få bort den.

Audi är djupt indraget i Volkswagenkoncernens dieselskandal.

Volkswagen har redan skickat ut en fix för de fyrcylindriga dieselmotorerna, och uppdateringen till den nya mjukvaran som ska sänka utsläppen är igång. I fredags godkände den tyska motsvarigheten till Transportstyrelsen, KBA, ytterligare 11.800 bilar i Tyskland med V6 TDI-motorer som uppfyllde Euro 6-utsläppskraven innan den standarden trädde i kraft 2014.

Men det finns fortfarande 8.200 bilar som inte är godkända. KBA ger nu Audi tio dagar på sig att ta bort fuskmjukvaran – annars väntar 25.000 euro i böter för varje bil som fortfarande har mjukvaran installerad, enligt uppgifter till Bild am Sonntag.

Enligt Audis svenska informationschef Irene Bernald är uppdateringen för dessa bilar i Tyskland "nära förestående" och den kommer vara klar innan tidsfristen går ut.

"En mjukvarulösning har presenterats för varje berörd modell och den slutgiltiga tekniska rapporten överlämnas nu för dessa bilar", skriver hon i ett mejlsvar till auto motor & sport.

Läs också: Audi erkänner avgasfusk på dieselmotorer



Audichefen Bram Schots nya huvudvärk är tyska myndigheten KBA:s tighta deadline.

De svenska bilar som omfattas kommer uppdateras i samband med service så snart åtgärden är godkänd och klar. Men exakt när det blir går inte att säga än så länge.

"Vi har ännu inte någon uppgift om det exakta antalet som omfattas av den senaste godkända lösningen", skriver Irene Bernald.

I tre olika brev har Audi informerats om KBA:s ultimatum. Det totala bötesbeloppet skulle i teorin hamna på 34 miljarder kronor.



Audi erkänner avgasfusk på dieselmotorer – betalar 9 miljarder kronor i böter



Audis syntetiska e-diesel ska ge nästan helt koldioxidneutral körning



Erik Söderholm

4. Prov: BMW 330e är uppgraderad med längre räckvidd

Av John Eriksson

Publicerad 2019-08-27 06:41

Större batteri, längre elektrisk räckvidd och mer effekt. Men hur bra är den och hur långt kommer man på el?

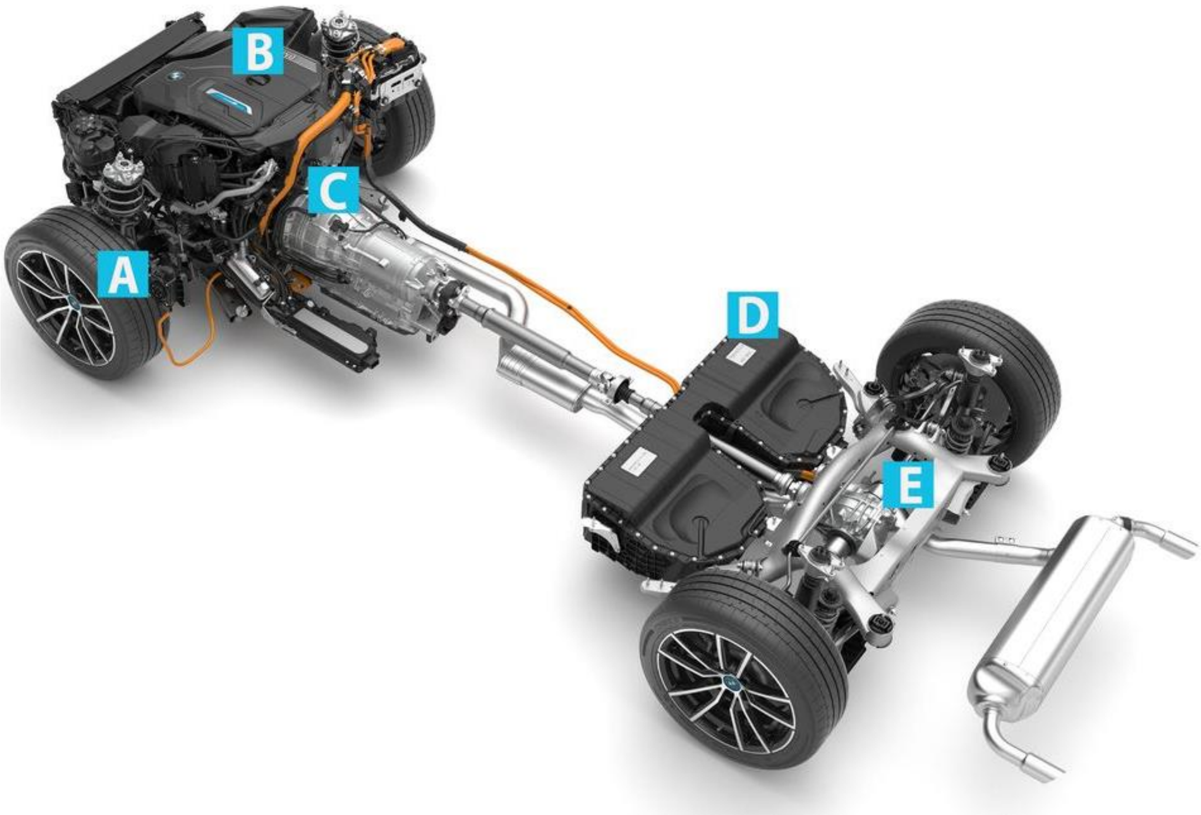


Vad är nytt?

Låt oss börja med det som inte är nytt, det är nämligen enklare. Den fyrcylindriga, tvåliters bensinturbomotorn på 184 hästkrafter är samma som förut. I övrigt är detta en helt ny generation 3-serie, med allt från uppdaterad design, större format, längre axelavstånd, mer avancerad multimediateknik och bättre säkerhetsfunktioner, till vassare chassi med nya hjulupphängningar och mer därtill.

Själva laddhybridversionen har tagit flera viktiga kliv framåt jämfört med föregångaren. Litiumjonbatteriet har nu en bruttokapacitet på 12 kWh och använder BMW:s fjärde generation av battericellsteknik som har större kapacitet per modul. Det ska räcka till en elektrisk räckvidd på 59–66 kilometer, beroende på vilken utrustning och hjulstorlek man väljer.

Bilen klarar av att ta emot enfasladdning med effekt på som mest upp till 3,7 kW. För att kunna utnyttja det krävs i de allra flesta fall en laddbox men då kan man i teorin ladda fullt på strax över tre timmar.



***A**. Ladduttaget sitter på vänster framflygel precis framför förardörren. Kontakten är av Typ 2-slag.*
***B**. Bensinmotorn på två liter och 184 hästar är samma som tidigare.*
***C**. Elmotorn med maxeffekt på 113 hästkrafter är integrerad i automatlådan.*
***D**. Hybridbatteriet på 12,0 kWh ligger placerat under baksätet ...*
***E**. ... vilket tvingar upp bensin-tanken ovanpå bakaxeln (men är inte med här på bild) och gör att bagageutrymmet krymper.*

Elmotorn som sitter inbyggd i den åttastegade automatlådan har blivit kraftfullare. Nu ger den hela 113 hästkrafter och 265 Nm i vridmoment.

Total maximal systemeffekt är i normalläget 252 hästkrafter när man kombinerar bensin-motorn med elsnurran. Men med den nya funktionen XtraBoost får man ytterligare 40 hästar från elmotorn i upp till tio sekunder, alltså totalt 292.

Nya 330e har tyvärr ingen värmepump som sparar energi för uppvärmning av interiören. Den har dock en elektrisk extravärmare på 5 kW och man kan förklimatisera kupén med värme eller kyla. En positiv detalj är att använda klimatregleringen med hjälp av batteriet utan att bilen samtidigt behöver vara inkopplad på laddning.

En av de viktigaste och mest uppskattade nyheterna är att man denna gång kan beställa drag-krok till sin 3-serie laddhybrid. Max släpvikt är dock bara 750 kilo, men man får trösta sig med att det är bättre än inget alls. Kroken finns som tillval från november i år.

Hur är den att köra?

Riktigt trevlig. Drivlinan är både piggt responsiv och mjukt kraftfull. Den blandar el och bensin utan att man märker några konstiga ryck eller fördröjningar.

Det enda man uppfattar ibland om man har riktigt mottagliga känselspröt är hur automatlådan jobbar sig genom växlarna. Dock utan att det upplevs ryckigt eller osnyggt.

Rent tekniskt är det nämligen så att både bensinaren och elmotorn skickar sin kraft genom automatlådan och sedan vidare till de drivande bakhjulen. Det innebär att lådan växlar som vanligt även när man kör enbart på el. Enda skillnaden är att bilen då bara använder ettans till sexans växel, mot annars alla åtta.



Lastutrymmet krymper betänkligt från 480 till 375 liter på grund av att bensintanken ligger över bakaxeln. Dubbelt golv ytterst som man kan lyfta för att eliminera lasttröskeln.





Körläge väljer man med knapparna vid växelväljaren.
Hybrid är grundläget som bilen startar i även med fulladdat batteri.



Laddsladden bor i en påse i bagageutrymmet.
Man får med kabel till vanligt hushållsuttag och till laddbox.

Laddhybriden väger drygt 250 kilo mer än en 3-serie med konventionell drivlina och den har fem millimeter högre markfrigång som skydd för batteriet för att möta krav från regelverk på olika marknader. Därför kan man bara välja mellan standardchassi och adaptivt chassi, inte den sänkta sportvarianten. Dämparna är dock lite hårdare kalibrerade för att kompensera detta och bilen känns nära nog lika spänstigt underhållande att köra som en vanlig Trea.

Det kan hända att åkkomforten är en gnutta bättre hos laddhybriden, att den rör sig något mer avslappnat på vägen än den normala bensinversionen, det är svårt att säga säkert på den släta tyska asfalten. Upplevelsen kan också bero på att testbilen har mindre hjul än tidigare provade vagnar (18 mot 19 tum).

Ljudnivån är dock bättre än förut. Bensinmotorn morrar mer diskret och man kan välja till akustikrutor på sidorna som ger mindre vindbrus.



Utvändigt är det inget som avslöjar laddhybriden, bortsett från laddluckan.

När vi startar provkörningen är batteriet fulladdat och vi bestämmer oss därför för att aktivera elläget och testa hur långt vi kommer. Det är högsommarvarmt med 31–33 grader enligt bilen och solen gassar från en klar himmel. Klimatanläggningen får jobba ordentligt för att hålla temperaturen på inställda 20 grader.

Testslingan går mestadels på bayerska landsvägar med hastighetsbegränsning på omkring 80–100 km/h. Vi passerar genom några mindre byar och gör ett par fullgasaccelerationer på el iväg från korsningar.

När elen så småningom tar slut har vi kört strax över 53 kilometer. Inte riktigt så långt som fabriksuppgiften, men ändå en riktigt hygglig siffra som innebär att majoriteten av Sveriges bilister kan klara sin dagliga pendling helt på el. Dessutom är det mer än dubbelt så långt som när vi räckviddsmätte den förra generationen.



Helt digitalt kombiinstrument är tillval. När man kör på el lyser hastighetsmätaren och varvräknaren blått (som på bilden), när bensinmotorn tar vid skiftar färgen till rött. Fräckt.

Nördfakta?

Elmotorn är en ganska kompakt variant som sitter integrerad i den åttastegade automatlådan. Trots det är lådan bara 15 millimeter längre än i en konventionell variant.

Ett tips är att använda navigationen när man kör, då förutser nämligen systemet trafiksituationen för att använda mindre bränsle. Det gör bilen genom att spara på elen om man är på väg mot en trafikstockning, eller prioritera bensindrift på motorväg och istället använda elen i stadstrafik.

Borde jag köpa en?

Det här är helt klart en laddhybrid för dig som gillar att köra bil, mycket mer så även om Volvos versioner har mer pulver. Men för oss kombitokiga svenskar kanske tipset är att vänta till nästa sommar då kombin kommer som laddis.

BMW 330e

TEKNISKA DATA

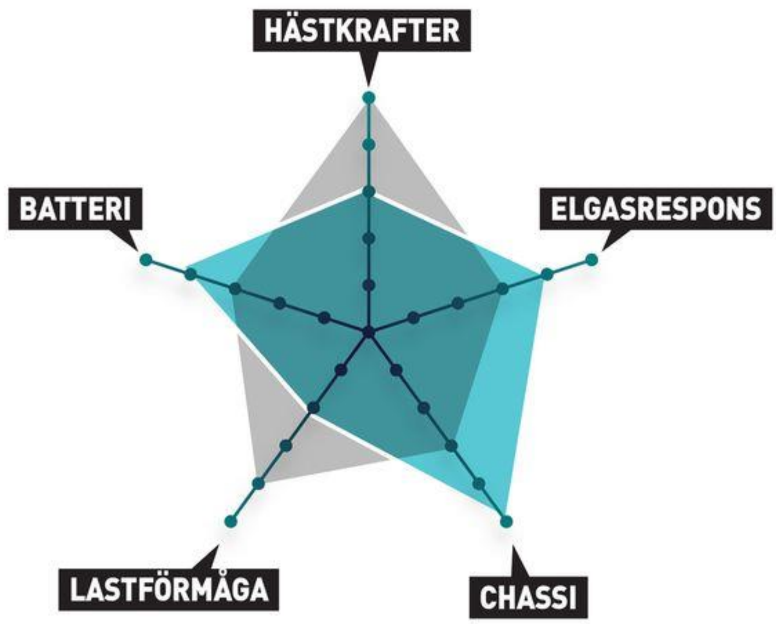
MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 998 cm^3, 184 hk vid 5 000–6 500 r/min, 300 Nm vid 1 350–4 000 r/min. Elmotor, synkron, 113 hk vid 3 170 r/min, 265 Nm vid 0–3 170 r/min. System 292 hk och 420 Nm. Batteri, litiumjon, 12 kWh bruttokapacitet. 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 709/1 827/1 444 mm. Axelavstånd 2 851 mm. Tjänstevikt 1 815 kg. Bagagevolym 375 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,9 sek. Toppfart 230 km/h. Förbrukning 1,6–1,9 l/100 km, CO_2 37–43 g/km, 14,8–15,4 kWh/100 km.

PRIS: 479 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



BMW 330e ■ VOLVO V60 T8

SUMMERING

BÄST: Bra elräckvidd, smidig och rapp drivlina, fint chassi.

SÄMST: Högt grundpris, begränsat bagageutrymme.

★★★★½



John Eriksson

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Beviset: Nya BMW 4-serie får jättegrill

Mattias Rabe 18 september 2019

En ny generation BMW 4-serie är på ingång och den kommer inte att lämna någon oberörd, det vill vi lova.



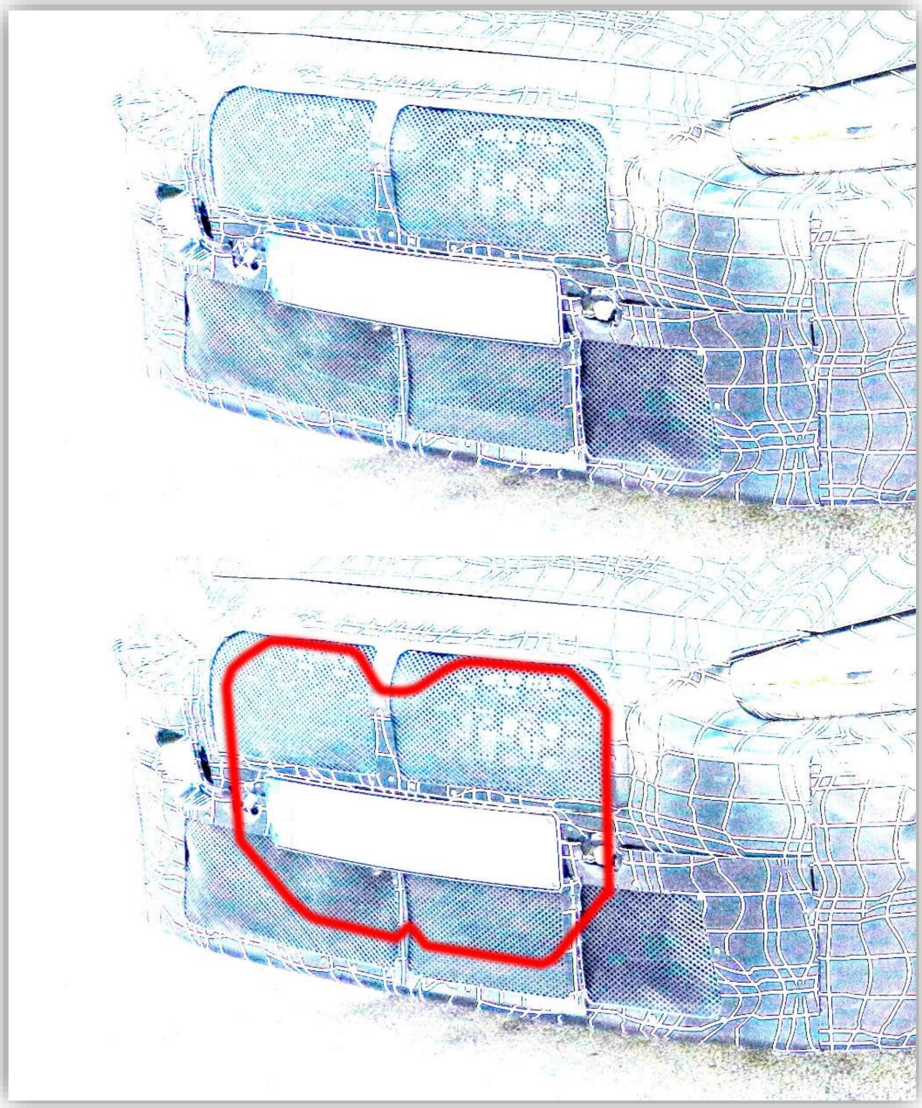
I förra veckan presenterade BMW konceptbilen Concept 4 (se inbäddad bild i bilden ovan) som kom att bli en stor snackis. Inte vara det de böljande coupéformerna som kom på tal, inte heller den djupa röda färgen eller laserstrålkastarna med ”arg” design. Fullt fokus landade i stället på njurarna som utgör grillen. På konceptbilen är dessa gigantiska, större än vad vi sett på någon annan BMW-modell bortsett från några elektriska konceptbilar med motsvarande njurdesign.

Flertalet manade den rasande massan som härjade i kommentarsfält världen över till att behålla lugnet. ”Drabbas inte av panik, detta är en konceptbil och som vanligt kommer produktionsversionen att uppvisa något annat.” skrevs det i flertalet kommentarer.

Nu har vi dock bildbevis som säger att det är dags att drabbas av panik, om man starkt ogillar stora njurar i fronten på BMW-bilar. Våra senaste spionbilder på nya 4-serie, i detta fall Gran Coupé-modellen, visar en kraftigt maskerad bil som ser ut precis som den i4 vi visade bilder på i början av året (i4 är elektriska varianten av nya 4-serie Gran Coupé).

Men synar vi bilen lite närmare ser vi något mycket intressant. När vi zoomar in fronten ser vi delvis genom maskeringen och där bakom döljer sig några linjer som känns igen – ytterkanterna på njurarna, likadana som på konceptbilen Concept 4.

Det är inte helt lätt att se men ovan har vi exponerat om bilden och dessutom hjälpt till med att lägga dit stödlinjer. Och som du kanske ser är det en grill som helt skiljer sig från nya 3-serie. Tidigare generationer 3-serie och 4-serie hade ju till stora delar identiska fronter. Med nya 4-serie tas ett större kliv från 3-serie för att ge dem mer separata liv.



Grillen kommer att vara lika stor på nämnda i4, det vill säga den elektriska varianten. På elbilen skiljer sig njurarna på en punkt, de kommer nämligen att vara täckta utan förmåga att andas luft.



[GALLERI](#)
[Spionbilder på nya BMW 4-serie Gran Coupé](#)
[13 bilder](#)

6. BMW 520d debuterar i höst som 48V-mildhybrid, sparar 0,3 l/100 km

Av Pär Brandt

Publicerad **i dag**, 14:12

Lätthybrid-tekniken blir standard på 520d, även som Touring och xDrive. Här är allt du behöver veta om de nya 48V-hybriderna som sparar 0,3 l/100 km och ger extra kraft.



Nu ger sig även BMW in i gänget som anammat fördelarna hos 48V-tekniken. Först ut blir BMW 520d sedan där lätthybridtekniken, eller mildhybrid som det också kallas, blir standard från och med i höst.

Lätthybridtekniken blir även standard hos modellvarianterna BMW 520d Touring samt 520d sedan xDrive och 520d Touring xDrive. Samma teknik introduceras successivt på allt fler modeller för att möta EU:s krav på allt lägre CO2-utsläpp.

I skrivande stund är BMW lite hemlighetsfulla med de exakta uppgifterna kring de nya mildhybriderna. Tekniken ska spara runt 0,3 l/100 km och ge flera komfort- och prestandafördelar.

Den kombinerade elmotorn/generatorn/startmotorn beskrivs som "extremt kraftfull", men någon kW-siffra vill inte BMW ge. Men från en tidigare intervju med utvecklingschefen och styrelsemedlemmen Klaus Fröhlich vet vi att lätthybriderna får en motorkapacitet kring 20 kW (27 hk) och runt 200 Nm.

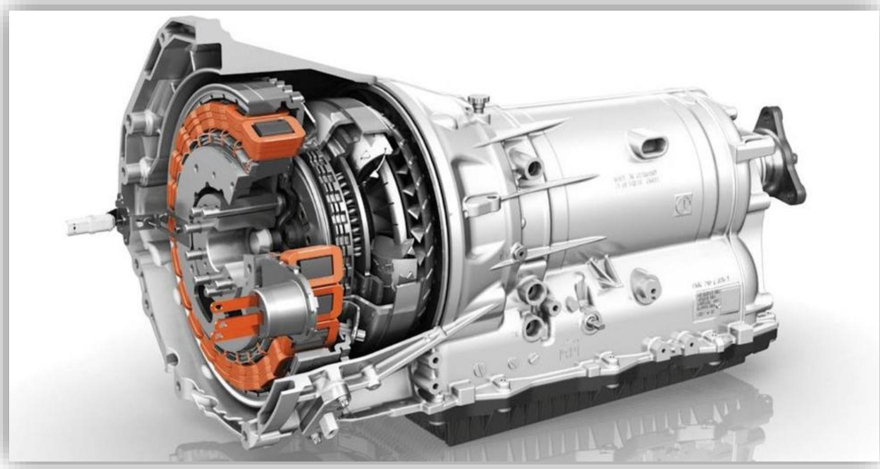
Det låter kanske inte så mycket med 27 hk men det räcker för att bibehålla hastigheten i landsvägsfart, så länge det inte är uppförsbacke. När bilen "seglar fram" frikopplas dieselmotorn och stängs av. Det extra vridmomentet gör att dieselmotorn kan optimeras för sitt mest effektiva varvtalsregister och det förbättrar även accelerationen – men exakt hur mycket får vi inte reda på.

Hur elmotorn/generatorn/startmotorn är integrerad i drivlinan anger inte BMW. Men högst troligt är elmotorn inbyggd i den åttastegade ZF-automatlådan. Därmed väljer BMW en annorlunda väg jämfört med 48V-systemen hos Audi och Mercedes (en typ av remdrivet system utan koppling).

Enligt BMW ger den integrerade elmotorn/generatorn/startmotorn väldigt tysta, snabba och vibrationsfria starter av motorn. Med ett kraftfullt 48V-system går det också att återvinna en betydligt större del av bromsenergin, jämfört med BMW:s tidigare teknik.

Bränsleförbrukning med BMW:s nya mildhybrider med 2,0-liters 190 hk dieselmotor:

BMW 520d sedan:	4,1–4,3 l/100 km, 108–112 g/km CO2.
BMW 520d Touring:	4,3–4,5 l/100 km, 114–118 g/km CO2.
BMW 520d sedan xDrive:	4,5–4,7 l/100 km, 117–123 g/km CO2.
BMW 520d Touring xDrive:	4,7–4,9 l/100 km, 124–128 g/km CO2.



De röda komponenterna till vänster i bild är den kombinerade elmotorn, startmotorn och generatorn. Det som också tillkommer i systemet är ett batteri på 48 volt.



[BMW:s nya 48V-teknik ger extra vrid och snåla motorer – blir standard, kommer 2020–2021]



[Nästa BMW M4 och M3 får 48V-teknik, elektrisk turbo, lätthybrid och +500 hk]



[Nya Mercedes CLS är här med 48V-teknik och raka bensinsexan]



[Audi S6 och S7 får 3,0 V6 TDI med 48V-teknik, 349 hk och 700 Nm]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Wiesmann återuppstår – ny bil klar 2020

Peter Klemensberger 17 september 2019

Tyska sportbilstillverkaren Wiesmann återuppstår – en ny bil med gamla MF5 som förebild ska stå klar 2020.



Kommer du sportbilstillverkaren Wiesmann? Under 1990-talet började tillverka sportiga bilar med teknik från BMW, såväl roadsters som coupéer.

2014 pausade produktionen och företagets hotades av konkurs. Nu är man dock tillbaka och en ny bil ska stå klar 2020. Det rör sig om en bil som går under arbetsnamnet Project Gecko (den ödla som även utgör märkets logotyp) och som ska för arvet från den gamla modellen MF5 vidare.

Modellen ska bygga på en ny plattform men Wiesmann själva kallar det hela mer av en evolution än en revolution. Bilen ska vara en front/mittmotortyp och ha en viktfördelning på 50:50 på hjulaxlarna. Kraftmässigt handlar det om BMW:s åttacylindriga TwinPower Turbo-motor.

Arbetet med den nya bilen har tagit tre år under ledning av två bröder. Dock ej Martin och Friedhelm Wiesmann som startade företaget 1988 utan Roheen och Sahir Berry, där den först nämnde är tillverkarens nye vd. Bilarna ska liksom tidigare byggas i Dülmen och det av i stort sätt samma personal som tidigare.

Den nya modellen står klar någon gång under 2020, tills dess får vi hålla till godo med tesaerbilder som de som nu visas.



GALLERI
Wiesmann Project Gecko
6 bilder

RECHARGE

8. Svenska priserna klara: Så mycket kostar Peugeots nya laddhybrider

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-18, 15:36

Lockar med hyfsad räckvidd, men tuffaste konkurrenten Kia Optima är billigare.



Peugeot har lanserat flera nya laddhybridmodeller som ska locka svenska köpare.

Suget efter laddhybrider fortsätter öka, framför allt från tjänstebilister på grund av det låga förmånsvärdet, och Peugeot tänker inte låta Volkswagen, Mitsubishi och Kia sno alla köpare.

Suven Peugeot 3008 Plug-in Hybrid4 har fyrhjulsdrift och 300 hästkrafter, och har en räckvidd på 5,8 mil på el enligt WLTP-körcykeln. Något pris för den är dock inte klart ännu.

Samma modell finns i en lite enklare version med framhjulsdrift, 225 hästkrafter och en prislapp på 429.900 kronor. Men där är inte räckvidden officiell ännu – Peugeot har tidigare pratat om fem mils elräckvidd, men det är alltså inte klart.

Laddhybridversionen av Peugeot 508 finns både som sedan och kombi, men enbart med framhjulsdrift. Räckvidden här är 5,4 mil för sedanmodellen och 5,2 mil för kombiversionen 508 SW, enligt WLTP-körcykeln. Priset för kombin börjar på 449.900 kronor.

Så står sig Peugeot 508 mot några av konkurrenterna...

Modell	Räckvidd	Pris
Mitsubishi Outlander PHEV	54 km	409.900:–
Kia Optima Plug-in Hybrid	62 km	415.700:–
Peugeot 508 SW Plug-in Hybrid	52 km	449.900:–
Volkswagen Passat GTE	56 km	458.500:–

...och så står sig Peugeot 3008

Modell	Räckvidd	Pris
Kia Niro Plug-in Hybrid	58 km	324.900:–
Mini Cooper S E Countryman	57 km	404.800:–
Peugeot 3008 Plug-In Hybrid	Ej klart	429.900:–
Peugeot 3008 Plug-In Hybrid4	58 km	Ej klart





[Peugeot 508 och 3008 kommer som laddhybrider med fyrhjulsdrift]



[Se upp för dyr försäkring på laddhybriden – kan skilja tusenlappar]



[Snålaste testbilarna: Laddhybrider snålare än diesel]

9. Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé finns nu med 880 hästkrafter

Mattias Rabe

18 september 2019

Har du ratat Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé då du anser att 639 hästkrafter är för lite för din smak? Då ska du veta att du för en bra slant kan få modellens V8-maskin att utveckla 880 hästkrafter.



I mars förra året presenterade Mercedes nya familjeraketen Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé. En trestegsraket skulle man kunna kalla den eftersom den finns i tre utföranden – galen, galnare och galnast. Mercedes-AMG GT 53 4Matic+ 4-Door Coupé heter instegsversionen som har en rak, turbomatad sexa som även får extra skjuts av en elektrisk kompressor. 435 hästkrafter och 520 newtonmeter ger den, något som de flesta förmodligen är mer än nog. 0-100 km/h går på 4,5 sekunder och toppfarten är 285 km/h.

Men många vill ha mer än nog och då ska man sikta in sig på Mercedes-AMG GT 63 4Matic+ 4-Door Coupé där sexan är utbytt mot en 4,0 liter stor V8 med två twinscroll-turboaggregat. I detta utförande landar effekten på 585 hästkrafter och maxvridet på 800 newtonmeter vilket räcker till att 0-100 km/h avverkas på 3,4 sekunder och toppfart på 310 km/h.

Är man ändå inte nöjd kan man öppna upp plånboken så att 1,7 miljoner kronor trillar ur lädret. För den summan får man en Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé där ovan nämnda V8 lämnar ifrån sig enorma 639 hästkrafter och 900 newtonmeter. 0-100 km/h går då på 3,2 sekunder och toppfarten är 315 km/h.

Sistnämnda monster var Teknikens Världs Oskar Krüger iväg och körde för ett tag sedan och han var smått lyrisk över hur den drygt 2,1 ton tunga klumpen gick. Inte bara var den oerhört kraftfull och snabb, den upplevdes även som smidig trots storleken, med bra styrning.



Men det finns ändå människor som inte är nöjda, personer som vill ha en familjebil (Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé är faktiskt just en sådan, sett till formatet) som lämnar det mesta annat bakom sig. I fall som dessa är det bara att kontakta tyska trimfirman Posaidon (inte samma stavning som den grekiska guden).

Posaidon erbjuder en massa olika trim för de olika Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé-varianterna. Till värstingen med 639 hästkrafter och 900 newtonmeter finns tre olika trimsteg. Det lägsta ger föraren 700 hästkrafter och 950 newtonmeter att tygla, mellansteget hela 830 hästkrafter och 1 100 newtonmeter, och det vassaste otroliga 880 hästkrafter och 1 200 newtonmeter. Det är alltså 241 hästkrafter och 300 newtonmeter mer än i originalbilen.



Fullpackat under huven. Det är det förvisso redan i originalbilen från Mercedes. Däremot finns där ett antal uppgraderingar som ger kärran uppemot 880 hästkrafter och 1 200 newtonmeter.



Några prestandauppgifter för 880-hästarsversionen (RS 830+) finns inte, däremot till den mildare 830-hästarsversionen (RS 830). Vad sägs om 0-100 km/h på 2,9 sekunder och över 350 km/h i toppfart?

De olika trimgraderna innehåller olika mappningar av motorns och transmissionens programvaror samt uppgraderade turboaggregat, modifierad kylning, delvis modifierat avgassystem och en hel del annat.

Drygt en kvarts miljon kronor kostar det att uppgradera till det andra trimsteget, det vill säga 830 hästkrafter. Men då behöver som sagt ha pungat ut med ungefär 1,7 miljoner kronor för själva bilen.



Teknikens Världs Oskar Krüger har kört Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé, men den hade ”bara” 639 hästkrafter. Hela provkörningen läser du här.

GALLERI
Posaidon RS 830+
10 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Back to basic med Toyota Land Cruiser Namib

Mattias Rabe

16 september 2019

Toyota Land Cruiser av i dag påminner ganska lite om ursprunget. Men nu släpper Toyota en tuff pickup-version som tar oss tillbaka till den populära J70-generationen.



Dagens Land Cruiser är inte spartansk så som modellen var förr. Ännu mindre spartansk är den amerikanska modellversionen som av Toyota beskrivs som en lyx-suv. Men det går fortfarande att få en nybyggd och spartansk Land Cruiser. Generationen J70 (70-serien) som kom 1984 tillverkas nämligen fortfarande och säljs på vissa marknader, exempelvis i Australien och i Sydafrika. Modellen har dock moderniserats på vissa områden, men utseendet är sig likt.

Med 70-serien som grund har Toyota i Sydafrika tagit fram en tuff modellvariant med det långa namnet Land Cruiser 79 4.5D V8 D/C Namib. Sista delen av namnet, Namib, kommer från Namiböknen som sträcker sig över stora delar av sydvästra Afrika, däribland i Sydafrika. Bilen är anpassad för den ogästvänliga öknen med bland annat grova däck, hög markfrigång, stötfångare i stål, frontbåge, extraljus, snorkel och kylt handskfack (om ökenhettan blir för jobbig). Bilen har dessutom ett flak, men då den är en ”double cab” ryms ändå mer än en passagerare.

Interiören är avskalad och simpel, precis som förr i tiden, men då den är baserad på Land Cruiser 76 (”moderna” Sydafrika-versionen av gamla 70-serien) finns moderniteter som exempelvis ett infotainmentsystem med tillhörande skärm.

Under huven sitter en 4,5 liter stor V8-diesel på 205 hästkrafter och 430 newtonmeter.

Man skulle kunna tro att denna retroinspirerade modellversion har ett låg pris, men icke. Motsvarande 585 000 kronor kostar den i Sydafrika. Det är mer än vad en ny Land Cruiser 150 kostar i Sverige.


COOPER
LX V8
TOYOTA
LAND CRUISER





NyTeknik

11. Så mycket snabbare än väst elektrifierar Kina sina bussar

2019-09-18 12:48

En ny rapport avslöjar Kinas försprång när det kommer till inköp av elbussar och utbyggnad av laddnätverk för kollektivtrafiken. Europa och USA ligger långt på efterkälken.



Elbuss från tillverkaren BYD i Hangzhou.

Elbussar rullar på allt fler marknader, men ett land sticker ut. 2018 stod Kina för 98 procent av den globala marknaden för elbussar. Inom landet stod elbussar för 23 procent av alla inköp av bussar.

Enligt en rapport från konsultbolaget Wood Mackenzie Power & Renewables kommer Kina att ha över en miljon elbussar till år 2023 – och fler än 1,3 miljoner till 2025.

Kina har snabbt byggt upp en infrastruktur för kollektivtrafiken, och mer än 50 000 laddpunkter för bussar kommer att finnas på plats under 2019. Wood Mackenzie Power & Renewables räknar med att antalet ska ha mer än fördubblats till slutet av 2025.

Läs mer: Göteborgs storsatsning – 160 nya elbussar

Utanför Kina går utvecklingen inte fullt lika fort. Innan 2019 är över kommer 7 300 elbussar att gå i trafik i Europa och USA. 2025 ska 40 000 tunga elfordon rulla på de två marknaderna.

I rapporten spås att 40 procent av nya bussinköp globalt år 2040 är elbussar. Det rapporterar Greentech Media.

JOHN EDGREN

Klassiker

12. Grattis Chevrolet Greenbrier!

Publicerad 24 september

I dag när Gerhard och Gert har namnsdag gratulerar vi Greenbrier, Chevrolet Greenbrier!



Chevrolet Corvair hade luftkyld svansmotor för att den skulle konkurrera med VW.

Liksom hos VW fanns också en frambyggd transportversion på programmet. Den tillverkades i två pick-upversioner: Loadside och Rampside samt som skåpvagn, fyndigt nog kallad Corvan.

Det var den glasade bussen som hette Greenbrier efter ett känt lyxhotell beläget i ett county i West Virginia med samma namn.

Greenbriers uppbyggnad var närmast identisk med VW-bussen men större - storleken betydde då allt i Detroit. Att VW sålde så bra just för att den var liten kunde GM inte riktigt ta till sig.

Greenbrier blev inte den framgång GM hade önskat sig - bara 57 986 exemplar såldes under modellåren 1961-1965.

Några stycken letade sig till Sverige - en lantbrevbärare Stora Skedvi i Dalarna körde i flera år en grön Greenbrier och några gick som ambulanser. En av dessa står på skroten i Röjeråsen utanför Vikarbyn, se Klassiker nummer 9/2008.



Chevrolet Corvair Greenbrier Sports Wagon som det fullständiga namnet löd var en tidig föregångare till 1980-talets vanmode. Nio personer och mycket bagage fick plats och en campingutrustning var tillval.



Greenbrier marknadsfördes som idealbilen för sport och fritid. Under tillverkningstiden ändrades Greenbrier mycket lite, den fick inte ens de vanliga årsmodellmarkörerna med nya emblem och listverk.



Formgivningen var skickligt utförd och Greenbrier hade ett kraftfullt utseende. Bussen blev inte lika känd som den vanliga Corvair och drabbades därför mindre av Ralph Naders förgörande kritik.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Dieseldriven Tesla uppges ha slagit Porsches rekord på Nürburgring

Mattias Rabe 17 september 2019

Tesla fortsätter förberedelserna på Nürburgring där de planerar att slå Porsches rekord-tid, och enligt uppgift verkar de redan ha passerat den tyska sportbilstillverkaren med god marginal. Men är det ett rekord slaget med grönt samvete?



I förra veckan dök Tesla upp med en röd och väldigt speciell Model S på Nürburgring, precis som Elon Musk hade pladdrat om på Internet. Man är inte på plats för att njuta av de vackra omgivningarna, den amerikanska biltillverkaren har nämligen ett specifikt mål i sikte – att slå Porsches rekord för fyrdörrars elbilar runt Nürburgrings nordslinga som Taycan S drämde till med för några veckor sedan. Tiden lyder 7 minuter och 42 sekunder.





Vi vill dock tillägga att Tesla Model S egentligen inte kan slå Porsches rekordtid eftersom Model S är en femdörrars halvkombi, inte en fyrdörrarsmodell som Taycan. Men i USA, Teslas hemland, klassas Model S som en fyrdörrarsbil, precis som exempelvis Audi A7 Sportback och alla andra halvkombimodeller.

Hur som helst. Nu har Tesla dykt upp med ännu en Model S, en blå. Denna har precis samma modifieringar som vi beskrev i förra veckan, med andra ord uppsågad frontspoiler, extravagant bakvinge, kolfiberkeramiska bromsskivor, R-däck på bredare fälgar (sannolikt även bredare spårvidd) samt Plaid-drivlinan, det vill säga tre elmotorer, en för framhjulen och två för bakhjul-en. Bilen är med andra ord långt ifrån en standardbil, men enligt Elon Musk kan konfigurationen bli tillgänglig för bland annat Model S om ett års tid. Dessutom, enligt våra källor, kan de båda Model S-bilarna på Nürburgring vara utrustade med chassikomponenter från svenska Öhlins. Uppgiften har vi dock inte fått bekräftad.

Någon officiell rekordtid har Tesla ännu inte slagit till med, först under onsdagen (i morgon) är det möjligt då banan brukar vara öppen en kort stund för rekordkörningar, det vill säga utan att andra bilar befinner sig på den drygt två mil långa asfaltssträckan.

LÄS MER: Tesla ska utmana Porsche på Nürburgring



Som synes ovan är den röda Teslan inte längre ensam på Nürburgring, den har fått sällskap av en blå med samma unika specifikationer.

Men det finns folk runt banan som säger sig ha klockat Model S P100D+ ”Plaid” till en tid som är nästan 20 sekunder snabbare än den för Porsche Taycan S. Det låter nästan lite väl bra för att vara sant, men vi får helt enkelt avvakta och se om amatörtidtagningen stämmer.

De båda Tesla-bilarna som avverkar varv efter varv på Nürburgring är förstås elektriska, men elen som ”tankas” i bilarna är inte så ren som den skulle kunna vara. Bilarna laddas nämligen av ett dieselaggregat på en lastbil som Tesla har med sig till banan. Eftersom det inte finns någon Tesla Supercharger-laddare i anslutning till Nürburgring eller i närområdet hade alternativet varit att besöka Supercharger-laddstationen i Wittlich drygt fem mils körning söder om banan. Det skulle kunna lösas genom att transportera bilarna på ett lastbilsflak, men det hade blivit en oerhörd massa körningar som framför allt tar mycket tid i anspråk, och tid är inget som Tesla har hur mycket som helst av med tanke på det lilla fönster för rekordkörning som erbjuds på Nürburgring.

LÄS MER: **Porsche Taycan kostar som Tesla Model S och Model X – tillsammans**

Skulle Tesla Model S slå Porsche Taycan S rekord runt Ringen kan Porsche eventuellt formulera om sig och hävda att de är snabbast i klassen ”elektrisk fyrdörrarsbil laddad med grön energi”. Porsche har ju snabbladdare i sitt center vid Nürburgring, men om den förses med energi från tysk kolkraft eller inte vet vi ej.

SENASTE NYTT: **Tesla har installerat Supercharger-laddare på Nürburgring**



GALLERI
Blå Tesla Model S P100D+ Plaid på Nürburgring
14 bilder



GALLERI
Tesla Model S P100D+ Plaid förbereder Nürburgring-rekord
44 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

14. Tesla har installerat Supercharger-laddare på Nürburgring

Mattias Rabe 18 september 2019

Att ladda elbilarna med dieselaggregat var inte helt populärt. Tesla lyssnade och meddelar nu att de har installerat två Supercharger-snabbladdare vid banan där man har siktet inställt på ett nytt varvrekord.



Vi har skrivit en handfull artiklar de senaste veckorna om Tesla och deras avsikt att slå till med en finfin tid runt Nürburgring. Det hela började när Porsche för några veckor sedan berättade att deras Taycan är ny rekordinnehavare av titeln ”snabbaste fyrdörrars elbil runt Nürburgring”. Titeln var, så vitt vi vet, inte speciellt svår att lägga beslag på då ingen annan tidigare gjort anspråk på den.

Elon Musk meddelade i förrförra veckan att de skulle bege sig till den berömda banan förra veckan med en modifierad och sjusitsig Model S, och så blev det. I upp till tre veckors tid ska de förbereda och preparera för att roffa åt sig titeln, även om Model S i Europa är en femdörrarsbil (räknas som fyrdörrars i USA). Vi har redan visat er flertalet bilder på de två bilar som ingår i rekordförsöket.

I går kväll skrev vi en artikel om att rekordet numera uppges tillhöra Tesla, redan under testkörningarna (det riktiga rekordförsöket har eventuellt redan gjorts i kväll alternativt genomförs på lördag). Personer utanför banan, som inte är involverade i rekordförsöket, har på eget initiativ klockat Model S runt det drygt två mil långa varvet och kommit fram till att den är nästan 20 sekunder snabbare än Porsche Taycan S som fixade varvet på tiden 7 minuter och 42 sekunder.

Vi passade samtidigt på att berätta att Tesla laddar sina båda bilar på plats med ett dieselaggregat som är placerat på en lastbil. Vi skrev även att anledningen sannolikt är för att underlätta logistiken, det finns ju ingen Tesla Supercharger-snabbladdare i närheten av Nürburgring. Den informationen föll inte alla på läppen.



En blå…

Att Tesla laddar sina bilar via ett dieselaggregat har blivit en snackis i Tyskland, speciellt bland de boende runt banan och i dess närhet. De har klagat över det högljudda aggregatet som har uppgetts vara igång ”dag som natt”, och har så varit i ungefär en veckas tid. De boende säger sig kunna stå ut med ljudet från accelererande bilar eftersom det sker på dagtid och en bit in på kvällen, men inte ett ljud som pågår oavbrutet.



… och en röd Model S används vid förberedelserna inför rekordförsöket på Nürburgring. Bilarna är inte av standardspecifikation. Läs gärna våra tidigare artiklar i ämnet om du vill veta om modifieringarna och nya drivlinan kallad Plaid.

Tesla har lyssnat på de boende i området (eller så hade de planer på det från början med dieselaggregatet som en temporär lösning) då de i kväll på Twitter berättar att de har installerat två Supercharger-laddare i anslutning till banan. ”Får det att kännas som hemma”, skriver de till bilden i tweeten.

Supercharger-laddarna är permanenta och kopplade till det tyska elnätet. Med två laddare på plats kan vi misstänka att Tesla dyker upp på Nürburgring lite oftare. De har ju snart hypersnabba Roadster som sannolikt vill bekänna färg på banan.

15. Här vann Ford kampen mot Ferrari

Redaktören bytbil 2019-09-18

Nu kommer Hollywoodfilmen för alla motorsportfantaster



En racingbil byggd på 90 dagar kunde besegra giganten Ferrari. Snart kommer filmen ”Ford vs Ferrari” som baseras på verkliga händelser. Några av Hollywoods hetaste skådisar gestaltar 60-talets stora underdogs.

***Se trailern här*: https://youtu.be/I3h9Z89U9ZA**

En gigantisk filmbudget – och stjärnor som Christian Bale och Matt Damon i huvudrollerna. Hollywood har inte sparat på krutet när man skildrar Le Mans-sensationen 1966 då Ford bestämde sig för att bryta Ferraris dominans.

För amerikanare älskar ju att skildra sina stora triumfer.

Kan ni historien? Le Mans 24-timmars var tävlingen som Ferrari då fullständigt dominerade med sex raka vinster mellan 1960 och 1965.

Ford ville så gärna få tyst på kaxiga italienare och satsade därför stora resurser på att få fram en vinnarbil i GT40. Ledare för satsningen var ingen mindre än Carroll Shelby (spelas av Matt Damon) som vid sin sida hade racerföraren och ingenjören Ken Miles (spelas av Christian Bale).

I filmen undrar Ken Miles ironiskt hur många hundra år som Ford har på sig att bygga en slagkraftig bil. Carroll Shelby svarar: ”Vi har 90 dagar på oss”.

Ford lyckades och vann Le Mans årgång 1966. De tog till och med samtliga tre pallplatser. Ken Miles ledde loppet men en PR-kupp av Ford – som ville att samtliga tre bilar skulle ”skära mållinjen” ungefär samtidigt – resulterade i att Bruce McLaren och Chris Amon vann då deras GT40 hade startat tävlingen åtta meter längre bak i startfältet.

Ken Miles och Denny Hulme, i GT40 nummer ett, slutade tvåa. Däremot fick Miles aldrig chansen att vinna Le Mans 24-timmars. Bara två månader senare körde han ihjäl sig när han testade nästa års Le Mans-bil, en Ford GT40 Mk IV.

Filmen har regisserats av James Mangold, som erkände att filmen från början kändes som ett riskprojekt:

– Det är en extremt påkostad film som inte bygger på en bästsäljande bok och där det inte finns en superhjäte. Men jag tror att publiken kommer gilla filmen ändå.



Biopremiär: den 15 november 2019.

Relaterade artiklar



[Ford GT '66 Heritage Edition firar segrar i Le Mans]
BILNYHETER
Årets segrare i GTE-klassen vinkar till 1966 års skräll
27 juni 2016



[Ferrari 250 GTO till salu för en halv miljard kronor]
BILNYHETER
Kan bli världens dyraste bil någonsin
15 nov. 2016



[Ford GT Competition är en extrem bansmiskare]
BILNYHETER
Superbilen blir ännu snabbare i lättviktsutförande
24 feb. 2017

SPORT

16. Tog ut ilskan på banan - och som han gjorde det

Av Magnus Nyström

Publicerad 22 sep 2019 kl 23.23

Utgångsläget var inte det bästa för Felix Rosenqvist, men sedan visade han klass igen. Även Marcus Ericsson imponerade i säsongens sista race. Felix Rosenqvist kom femma och vann titeln årets rookie i Indycar.



Felix Rosenqvist

Det blev en fin söndag i Kalifornien för de båda svenskarna i Indycar trots den jobbiga uppladdningen på klassiska banan Lagnuna Seca för Felix Rosenqvist. Han var topp tre i samtliga träningspass och snabbast av alla förare på sista träningen.

Men i kvalet gick det snett för 27-åringen från Värnamo. Han snurrade tidigt i kvalet och straffades hårt av domarna, då han fråntogs sina bästa tider. Rosenqvist blev rosenrasande och dundrade loss i en tv-intervju i Viasat:

– Jag fattar inte vad de tänker. Det varvet betydde ingenting. Det var tidigt i kvalet. Jag spann med bilen och de påstår att jag blockerade andra. Vi har jobbat så hårt i tre dagar för den här stunden, vi hade snabbaste tiderna på banan, mitt team har gjort ett fantastiskt jobb, jag tycker det här är så väldigt orättvist.

– Det är ett av de märkligaste beslut jag varit med om. De kanske har något emot mig och vill att Colton Herta ska vinna rookiemästerskapet.



Rosenqvist i sin bil

På söndagen tog han ut sin ilska på banan och som han gjorde det.

Rosenqvist startade från 14:e plats, men var sedan en av de snabbaste förarna under loppet. Han gjorde bland annat en spektakulär omkörning av mästaren Josef Newgarden i den ökända ”korkskruven”, en av de mest omtalade kurvorna i racingvärlden,

Det spelade ingen roll att Colton Herta startade från pole position och slutade på första plats. Han hade behövt Rosenqvist på sjunde plats för att säkra rookiemästerskapet.

***

Men Felix Rosenqvist körde fort och fräckt och slutade på femte plats.

Marcus Ericsson gjorde också ett väldigt bra lopp och var som bäst på sjätte plats. Under några varv i mitten av loppet var det bara ett par bilar som var snabbare än Marcus i sin svart- och guldfärgade bil från Arrow Schmidt Peterson Motorsport.

Tyvärr gick det snett för Marcus vid sista depåstoppet, då något hände vid däckbyte och tankning, så han tappade närapå tio sekunder och halkade ner i resultatlistan.

Till slut kom Marcus i mål på elfte plats.

Det var annars riktigt dramatiskt mellan svenskarna under loppet då de hade några heta dueller mot varandra. På 22:a varvet av 90 så hade svenskarna lite för mycket närkontakt med varandra, då bilarna stötte ihop, men inget allvarligt inträffade.

Säsongen mästare är Josef Newgarden som jublade mest av alla den här eftermiddagen trots att han kom över mållinjen på sjunde plats.

***

Felix Rosenqvist sa redan före loppet att han är nöjd med årets säsong.
Vilket han naturligtvis ska vara.

– En seger är alltid målet och jag tycker det har gått bättre och bättre för mig den här säsongen. Och det känns ändå viktigt att bli årets rookie, det är klart jag vill vara bäst av alla duktiga rookies. Första vinsten i ett lopp får komma nästa år i stället, sa han till Viasat.

Marcus Ericsson har haft det jobbigare med både egna misstag och en del otur, som depåstoppet i sista racet.

– Målet är att köra vidare i Indycar nästa säsong. Vi har kontakt med flera team, har Marcus berättat för SportExpressen.

Och med tanke på vad han visat i sina bästa stunder så är det förstås givet att vi får dubbelt svenskt i Indycar även nästa säsong.

SLUT